

南阿蘇鉄道沿線における 復興まちづくりの協働プロセスに関する研究

竹原 大旗¹・田中 尚人²

¹学生会員 熊本大学 自然科学教育部土木建築学専攻 (〒860-8555 熊本市中央区黒髪2-39-1)
E-mail: 174t4733@st.kumamoto-u.ac.jp

²正会員 熊本大学准教授 熊本創生推進機構 (〒860-8555 熊本市中央区黒髪2-39-1)
E-mail: naotot@kumamoto-u.ac.jp (Corresponding Author)

近年のまちづくりにおいて、担い手不足や行政依存の限界、まちづくり活動の継続性などの課題が顕在化している。災害からの復興時には、災害以前からの地域の課題が加速し、多様な課題に対応して課題解決を進めなければならない。南阿蘇鉄道沿線は平成28年4月に起きた熊本地震からの被災から、復興まちづくりが行われている。本研究の目的は、南阿蘇鉄道沿線における復興まちづくりの協働プロセスを明らかにすることである。そのために、南阿蘇鉄道沿線の関係者に対しオーラルヒストリー調査を行い、復興まちづくりにおける活動を整理した。そして、共有された活動における協働過程を分析した。その結果、南阿蘇鉄道沿線において、好転的な変化を伴った協働が行われていく中で、共同体における共通のビジョンが形成されていく過程が明らかになった。

Key Words : *community development in recovering, vision, Minamiaso Railway, local community*

1. はじめに

(1) 研究の背景・目的

近年我が国では、まちづくりにおける地域住民の当事者意識が希薄化しており、人口減少や少子高齢化が進んでいることから、まちづくりの担い手が不足している。また、行政サービスの弱体化や住民ニーズの多様化など社会状況の変化により、行政に依存したまちづくりが限界を迎えている。さらに、市民活動が長続きしない、まちづくり団体や組織自体の存続が危ういなど、まちづくり活動における継続性の課題も多く存在する。このように、まちづくりでは、持続可能性を中心に様々な課題が顕在化しており、既往研究では、多主体による協働の重要性¹⁾やビジョンの重要性²⁾が述べられている。

災害、特に大規模災害からの復興を余儀なくされている被災地では、災害以前からの地域課題が複雑化・加速化することから、それぞれの地域課題に応じた解決策を考慮しながら復興を進めなければならない。復興まちづくりのあり方を探ることは、多様化、複雑化する現代のまちづくりのあり方を探ることにつながる。

そこで、本研究では、熊本地震によって被災した南阿蘇鉄道沿線の復興まちづくりにおける協働プロセスを明らかにすることを目的とする。近年、この

ようなまちづくりの実態を明らかにする現場型の研究手法として、質的研究が重要視されている³⁾⁴⁾。そこで、本研究では、研究手法として質的研究を意識したアクションリサーチを行った。

(2) 既往研究と本研究の位置付け

参考とさせて頂いたオーラル・ヒストリーを手法として用いた研究として、中神らの「口述史調査記録のデータベースシステムの開発に関する研究—まちづくり・オーラルヒストリーを事例として」⁵⁾がある。また、大震災における復興まちづくりのプロセスについて述べたものとして、松本らの「東日本大震災における復興まちづくりのプロセスに関する考察—福島県いわき市豊間地区のふるさと復興協議会の活動とその支援—」⁶⁾がある。さらに、南阿蘇鉄道の復興期における鉄道を基軸とした地域形成について述べたものとして、清水の「復興期における鉄道を基軸とした地域形成に関する研究」⁷⁾がある。

本研究では、中山間地である南阿蘇鉄道沿線の復旧・復興過程において、筆者らが主体的に関わる「南鉄応援団」の活動に関わるステークホルダーに対するオーラルヒストリー調査を通して、多主体間の協働に着目して分析したアクションリサーチであることに特徴がある。

2. 南阿蘇鉄道沿線の復興・復興過程

(1) 南阿蘇鉄道沿線地域の概要

南阿蘇鉄道沿線地域は、熊本県の東部に位置する、高森町及び南阿蘇村から成り立つ地域であり、観光業が盛んである。また、南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網計画⁸⁾によると、高森町、南阿蘇村の合計人口は、1995（平成7）年から2015（平成27）年にかけて20,567人から17,828人に減少している。また、高森町、南阿蘇村の高齢化率は、同じ年間において2.2%から36.2%に上昇している。このように南阿蘇鉄道沿線地域は人口減少、高齢化の傾向が顕著に見られる地域である。

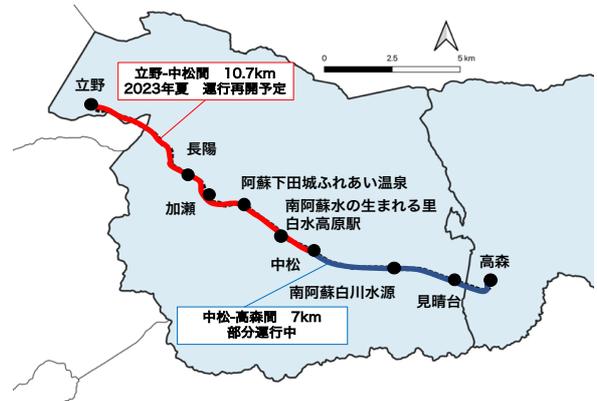


図-1 南阿蘇鉄道沿線図

(2) 南阿蘇鉄道の現状

a) 南阿蘇鉄道の概要

南阿蘇鉄道株式会社は、国鉄高森線から転換され、1986（昭和 61）年に開業された第3セクター鉄道である。運行区間は、JR 豊肥本線と接続している立野から高森まで 17.7km である。駅舎内にカフェや本屋等の店舗が入っている駅が全 10 駅中 5 駅存在し、それぞれが特徴的な駅にて営業を行っている。

2015（平成 27）年度の 25 万人以上の南鉄利用者のうち、通勤・通学定期の利用者は約 3 割、残りの約 7 割は定期外の利用者である。さらに、通勤・通学の定期収入は全体の 1 割程度であり、運賃収入の 4 割を占めるのは専ら観光客に利用されるトロッコ列車である。南阿蘇鉄道は観光需要を取り込むことで地域住民の生活交通を維持してきた。

b) 南阿蘇鉄道の被災状況

2016（平成 28）年 4 月の熊本地震発災により、南阿蘇鉄道では橋梁、トンネル等で甚大な被害が発生し、全線不通となった。その後、平成 28 年 7 月に中松～高森間で部分運行を再開したが、いまだに全線復旧には至っていない。2017（平成 29）年 12 月に国による復旧費用補助が決定し、2018（平成 30）年 3 月に全線復旧に向けた工事が着工した。2023（令和 5）年夏に全線復旧する予定である。

震災後は運行便数、輸送人員とともに輸送収入も大幅に落ち込んだ。現在は、震災以前より運行便数、従業員数を減らし、一部区間にて営業している。

(3) 南阿蘇鉄道沿線の復旧・復興過程

熊本地震発生後の南阿蘇鉄道沿線における復旧・復興過程を表-1に整理した。南阿蘇鉄道に関する主な出来事は●で示した。熊本地震発災後、南阿蘇鉄道が全線運行不可能になり、南阿蘇鉄道の被害調査や国・県への要望活動が行われていた。また、部分運行再開後は南阿蘇鉄道沿線のイベント等の取り組みが増加した。さらに、国による南阿蘇鉄道全線復旧費用補助、全線復旧方針が決定すると、高森駅開発ワークショップなど南阿蘇鉄道沿線の新たな取り組みが増加した。

(4) まとめ

表-1 南阿蘇鉄道沿線における復旧・復興過程

年	月	南阿蘇鉄道沿線地域に関する主な出来事	南阿蘇鉄道沿線に関する取り組み	
2016	4	●全線不通 ●復旧委員会設置 ●被害状況現地調査		
	5	●緊急通学バス運行開始 ●熊本県知事・県議会議長へ緊急要望 ●国土交通省・内閣官房へ陳情書提出		
	6	●現の被害調査費計上決定 ●取締役会と株主総会で全線復旧の方針確認 ●依山トンネル補修工事着工		
	7	●部分運行再開		
	8		南阿蘇鉄道復活祭 南鉄復旧記念夜	
	10	●ホームページリニューアル。バナー広告開始 ●まくら木オーナー制度募集開始	南阿蘇鉄道秋のトロッコマルシェ 南阿蘇鉄道沿線チェックイン&クイズラリー開始	
	11		ワンピース列車運行開始 南阿蘇鉄道復活祭-2nd STAGE-	
	12	●依山トンネルルート復旧開始 ●キリン「午後の紅茶」CM放送開始		
	2017	3		南阿蘇鉄道復活祭-3rd STAGE-
		4	●南阿蘇鉄道再生協議会 設立	南鉄復旧記念夜
		5	●南阿蘇鉄道沿線地域活性化協議会 設立	南阿蘇鉄道復活祭-4th STAGE--
		6	●国道57号線北川ルート着工	
8		●長閑大橋ルート開通		
11		●上下分離策決定	レイルフェスタ九州	
2018	3	●全線復旧に向けた工事着工	南阿蘇鉄道復活祭-5th STAGE-	
	4	●南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画 公表 ●南阿蘇村 北登山道開通	南阿蘇鉄道沿線フォトコンテスト2018	
	6		高森駅周辺再開発ランドデザイン 応募開始	
	10		高森駅周辺再開発ランドデザイン 最終審査 高森駅再開発キックオフWS 南鉄フォトグラム2018 高森駅再開発WS 第2回	
	12		南阿蘇鉄道復活祭-6th STAGE-	
2019	1		高森駅再開発WS 第3回	
	3		南阿蘇鉄道復活祭-7th STAGE-	
	4	●JR豊肥線2020年度内に運行再開見通し ●国道57号線2020年度内に復旧見通し ●依山トンネル全線開通		
	10		南鉄フェスタ 南阿蘇鉄道沿線スタンプラリー	
2020	8	●JR豊肥線全線再開		
	10	●国道57号線開通		

高森町と南阿蘇村は、観光業が盛んであり、人口減少、高齢化が進む地域である。その2地域を結ぶ南阿蘇鉄道は地域住民生活に必要な地域公共交通の基軸であると同時に、地域の基幹産業である観光業を支える観光資源でもあった。そんな南阿蘇鉄道の被災状況が変化するとともに、南阿蘇鉄道沿線の復興への取り組みにも変化が見られた。

3. 復興まちづくりの実態

(1) インタビュー調査概要

本研究では、インタビュー調査の手法としてオーラル・ヒストリーを用いた。調査対象者を表-2に示した。合計12名に用意した質問項目（①南阿蘇鉄道沿線やその周辺地域に関して行なってきたことは何

か、②その当時の思いや考えを持っていたか、③その当時の意識や考え、思いの変化はあったか)に沿いながら、これまで行なってきた活動を振り返るかたちで聞き取った。これらの内容を、ICレコーダーによる音声を記録し、文字起こした。

(2) 共有された活動の抽出

インタビュー調査により把握した対象者の活動を時系列に並び替え、共有された活動を抽出したものを図-2に示した。なお、共有された活動の抽出は「対象者の中で活動の主催者が確認されたこと、その活動に対して複数人のエピソードが得られたこと」を基準に行った。結果、計12個の共有された活動が抽出された。また、これらの活動は継続的に実施されている。

(3) 共有された活動の特徴

a) 南阿蘇鉄道復活祭-1st STAGE- (2016年7月)

南阿蘇鉄道復活祭-1st STAGE-は、南阿蘇鉄道復旧対策支援実行委員会によって主催された、南阿蘇鉄道の部分運行再開イベントである。当日は始発駅である高森駅では公式の列車の出発式、終着駅の中松駅では列車を出迎える市民活動が行われた。

b) 研究報告会 (2017年2月)

研究報告会は、高森町のWaterForestにて、I氏の卒業論文で得られた東日本大震災における三陸鉄道の復興まちづくりの知見を南阿蘇鉄道沿線関係者間で共有した活動である。報告後は、南阿蘇鉄道の復旧・復興について話し合った結果、南鉄応援団が結成された。

c) 南阿蘇鉄道復活祭-4th STAGE- (2017年4月)

南阿蘇鉄道復活祭-4th STAGE-は、南阿蘇鉄道復旧支援対策実行委員会によって主催された全線復旧祈念イベントである。当日は、部分運行区間の高森駅では漫画よせがきトレイン出発式やトロッコマルシェ、中松駅及び白川水源駅では市民主体によるまちづくり活動などが行われた。

d) おたがいさま食堂駅キャンプ (2017年9月)

おたがいさま食堂駅キャンプは、不通区間である南阿蘇水の生まれる里白水高原駅(以下、白水高原駅)で行われたキャンプイベントである。イベント当日は、バーベキューや駅舎・線路清掃、川遊び、星空鑑賞などが行われた。

e) レイルフェスタ九州2017 (2017年10月)

レイルフェスタ九州2017は、南阿蘇鉄道で行われた復旧支援イベントである。イベント当日は高森駅でマルシェイベントやチャリティー・オークション、ステージイベントなどが行われ、中松駅では列車の写真撮影イベント、駅舎掃除が行われた。

f) 南阿蘇鉄道復活祭-5th STAGE- (2018年3月)

南阿蘇鉄道復活祭-5th STAGE-は、南阿蘇鉄道復旧支援対策実行委員会によって主催された全線復旧祈念イベントである。イベント当日は、高森駅ではトロッコ列車の出発式やステージイベントが行われ、また、中松駅から白水高原駅の線路区間ではレイルウォークイベントが行われた。

g) ふるさと教育授業2018 (2018年7月~10月)

ふるさと教育授業2018は、高森中央小学校6年生を対象に行われたふるさと教育授業である。小学生が計4回の授業を通して、自らオリジナルガイドを作成し、南阿蘇鉄道の列車にて、実際に車掌をしながら、オリジナルガイドを保護者や一般乗車客に向けて披露した。

h) 南鉄流しそうめん (2018年8月)

南鉄流しそうめんは、不通区間である白水高原駅で行われた共食イベントである。イベント当日は、地域内外から参加者が集まり、水源水汲みレイルウォークや竹器づくり、流しそうめんなどが行われた。

i) 活動報告会 (2019年3月)

活動報告会は、高森町のWaterForestにて、これまで南阿蘇鉄道沿線にて行われてきた活動を南阿蘇鉄道沿線関係者間で共有した活動である。

j) ふるさと教育授業2019 (2019年6月~10月)

表-2 調査対象者

対象者	性別	役職	日時
J氏	男	熊本大学教員	2020/11/30 14:00
A氏	男	高森町役場職員	2020/12/7 10:00
D氏	女	地域おこし協力隊	2020/12/7 13:00
C氏	男	南阿蘇村役場職員	2020/12/11 10:00
G氏	男	駅舎店舗管理人	2020/12/11 14:00
H氏	女	駅舎店舗管理人	2020/12/11 14:00
B氏	男	高森町役場職員	2020/12/11 17:00
I氏	男	元熊本大学学生	2020/12/13 15:00
F氏	男	駅舎店舗管理人	2020/12/16 11:00
E氏	女	駅舎店舗管理人	2020/12/16 14:00
K氏	男	熊本大学学生	2021/1/20 15:00

図-2 共有された活動

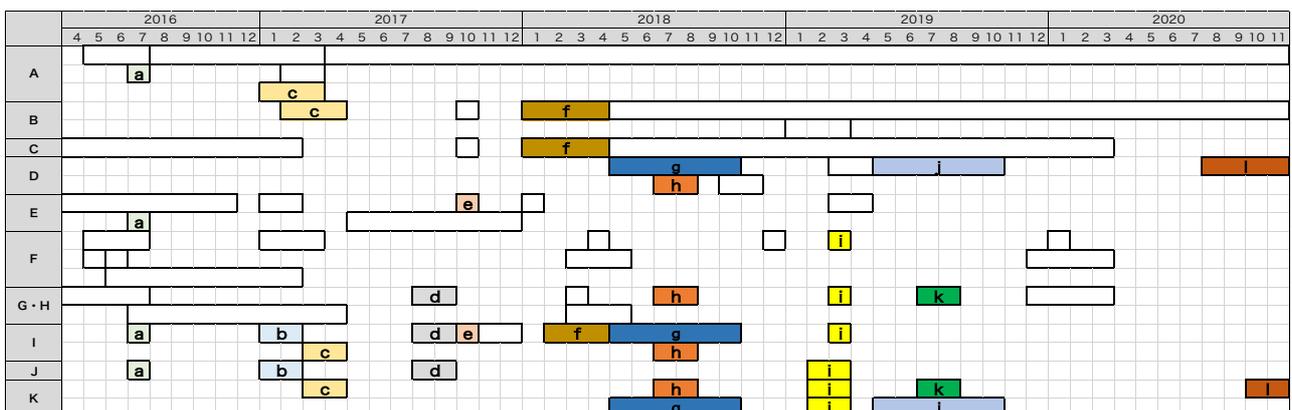


表-3 共有された活動のステークホルダー

年	月	共有された活動	行政	地域住民	アソシエーション
2016	7	南阿蘇鉄道復活祭-1st STAGE-	A氏	E氏	I氏, J氏
	2	研究報告会	A氏, B氏	E氏, F氏, 地元雑貨店	I氏, J氏
2017	4	南阿蘇鉄道復活祭-4th STAGE-	A氏, B氏, 南阿蘇村役場		I氏, J氏
	9	おたがいさま食堂駅キャンプ	B氏, C氏	G氏, H氏, 地元飲食店主	I氏, J氏, おたがいさま食堂
	10	レイルフェスタ九州2017	B氏, C氏	E氏	I氏
2018	3	南阿蘇鉄道復活祭-5th STAGE-	B氏, C氏	E氏, G氏, H氏	I氏, イベント会社
	7-10	ふるさと教育授業2018	高森町役場, 高森中央小学校	D氏	I氏, K氏
	8	南鉄流しそめん	B氏, C氏	D氏, G氏, H氏, 地元飲食店店主	I氏, K氏, おたがいさま食堂
2019	3	活動報告会	A氏, B氏, C氏	E氏, F氏, G氏, H氏, 地元雑貨店	I氏, J氏, K氏
	6-10	ふるさと教育授業2019	高森町役場, 高森中央小学校, 高森東学園	D氏	K氏
	8	南鉄食堂	B氏, C氏	G氏, H氏, 地元飲食店主, 地元ゲストハウス	K氏, おたがいさま食堂
2020	10-11	ふるさと教育授業2020	高森町役場, 南阿蘇村役場, 高森中央小学校, 久木野小学校	D氏	K氏



写真-1 活動b)の様子



写真-2 活動c)の様子



写真-3 活動d)の様子



写真-4 活動e)の様子



写真-5 活動f)の様子



写真-6 活動g)の様子



写真-7 活動h)の様子



写真-8 活動i)の様子



写真-9 活動j)の様子



写真-10 活動k)の様子

ふるさと教育授業2019は、高森中央小学校6年生、

高森東学園9年生を対象に行われたふるさと教育授業である。高森中央小学校では、南阿蘇鉄道の列車にて、実際に車掌をしながら、オリジナルガイドを披露した。また高森東学園ではトロッコの乗車体験が行われた。

k) 南鉄食堂 (2019年8月)

南鉄食堂は不通区間である白水高原駅で行われた共食イベントである。イベント当日は、地域内外からの参加者が集まり、レールウォークやあべかわ作り、おにぎりづくりなどが行われた。

l) ふるさと教育授業2020 (2020年10月～11月)

ふるさと授業2020は、高森中央小学校6年生、久木野小学校2年生を対象に行われたふるさと教育授業である。高森中央小学校では、南阿蘇鉄道の列車にて、実際に車掌をしながら、オリジナルガイドを披露した。また、久木野小学校ではトロッコの乗車体験が行われた。

m) まとめ

共有された活動の特徴を整理した結果、活動ごと

に内容が大きく異なっていることから、共有された活動は多種多様な活動であり、南阿蘇鉄道沿線における復興まちづくり活動は一律ではないことが考えられる。

4 協働に関する分析

(1) ステークホルダー分析

表-3に各活動に関わったステークホルダーを、行政、地域住民、アソシエーションに分類して示した。なお、新たに加わった主体は赤字で示した。

以上より、ヒアリング対象者間で共有された南阿蘇鉄道沿線の活動において、多様な主体が関わっていること、また、継続的に新たな主体が関わるようになってきたことが分かった。

(2) 協働プロセスの分析

a) 南阿蘇鉄道復活祭-1st STAGE- (2016年7月)

2016年6月、I氏とJ氏は南阿蘇鉄道職員にヒアリング調査を行った。その際、2016年7月に実施される南阿蘇鉄道の部分運行再開イベント「南阿蘇鉄道復活祭-1st STAGE-」にて、高森町側の始発駅である高森駅では催しが実施されるのに対して、南阿蘇村側の終着点である中松駅ではイベントを実施しないことを知った。そこでI氏とJ氏は「沿線の2自治体が協働して活動することが大切」と考え、中松駅における活動を立案した。この企画をA氏に提案し承認を得た。「当時は南阿蘇村の被災状況が深刻で、役場は参加できなかったもので、偶然知り合ったE氏に連絡し、一緒に活動しないか?と誘ったところ」E氏も「せっか列車が来るならお迎えしようよ」と企画に賛同し。最終的にI氏、J氏、E氏の3者と高森町役場の応援で中松駅においても催しを実施するに至った。当日は中松駅にて「運行を再開した列車に対して、『おかえりなさい』の意味を込めて」手を振り、復興祈念のお土産を配布する活動を行った。

この協働を通して、今まで連携がなかった南阿蘇

鉄道や役場、駅舎との繋がるきっかけが生まれた。

以上の協働プロセスを、図-3に示した。

b) 研究報告会 (2017年4月)

2017年2月, I氏とJ氏は「I氏の卒業研究で得た三陸鉄道の知見を南鉄沿線関係者に共有したい」, 「沿線関係者同士で情報交換をして横のつながりを作りたい」という考えから, 研究報告会の企画を立案した。その後, I氏とJ氏はA氏, B氏, E氏, F氏を含める「南阿蘇鉄道, 役場, 駅舎管理人, 地元住民の人など, 多くの南阿蘇鉄道沿線関係者に声をかけ」, 高森町にあるWaterForestにて研究報告会を実施した。研究報告会では, 「はじめにI氏の卒業研究から得られた知見を共有し」, その後, 「参加者で意見交換会を行なった」。その中で, 「南阿蘇鉄道全線復旧への思いがあっても連携することが難しいという意見が多く出た」ことから, 「『三陸鉄道を勝手に応援する会』を参考にした, ゆるやかな連携を目指した南鉄応援団」が結成された。その中心的人物として「I氏が南鉄応援団団長として任命」された。

この活動を通して, 「多くの沿線関係者がつながるきっかけを作る」ことや, 南阿蘇鉄道や沿線地域の復興への思いや意見を共有することができた。

以上の協働プロセスを, 図-4に示した。

c) 南阿蘇鉄道復活祭-4th STAGE- (2017年4月)

2017年2月, 活動報告会に参加していたA氏とB氏は「全線復旧のためには, 沿線地域の巻き込みが必要」と考え, I氏, J氏に対し, 2017年4月に行われる南阿蘇鉄道全線復旧祈念イベント「南阿蘇鉄道復活祭-4th STAGE-」への協力をお願いした。そこで, I氏とJ氏は「南阿蘇鉄道全線復旧への盛り上げと沿線地域の復興まちづくりにおける一体感の醸成を目的に」イベント会場の1つである南阿蘇白川水源駅での活動を立案した。この企画を南阿蘇白川水源駅の駅舎管理人に提案したところ, これに賛同した。その後, A氏とB氏, 南阿蘇村に企画提案を行ったが, 「当時は役場同士の連携があまりなく, 開催許可をもらうのに苦労した」。最終的にI氏, J氏, 駅舎管理人の3者と熊本大学, 地元住民, 外部支援者の応援で, 催しを実施するに至った。イベント当日は南阿蘇白川水源駅にて, 「駅周辺の回遊性の向上を狙った」ウォークイベント, メッセージ写真展, 「思い出に残るように列車に手を振り, 記念マグネットを配布」するおもてなしを実施した。

この活動を通して, 駅舎管理人や地元住民, 外部支援者など, 多様な主体が一体となった活動を実施した。

以上の協働プロセスを, 図-5に示した。

d) おたがいさま食堂駅キャンプ (2017年9月)

2017年6月, I氏とJ氏は「列車が通っていない部分運行区間外の駅の活用方法を話し合っていた」ところ, おたがいさま食堂という熊本市にある共食をテーマとする市民団体にJ氏が属していたことをきっかけに, 「今しかできない思い出として, みんなでキャンプをするのはどうか?というアイデア」が

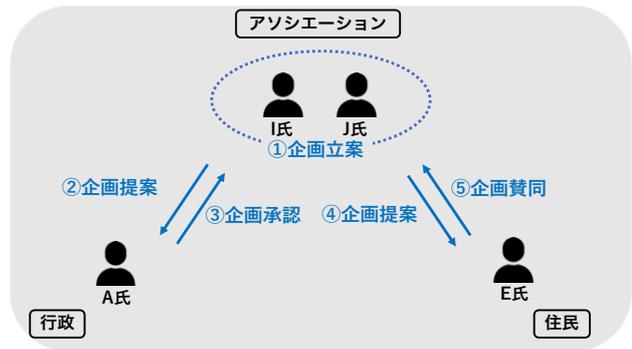


図-3 南阿蘇鉄道復活祭-1st STAGE-の協働プロセス

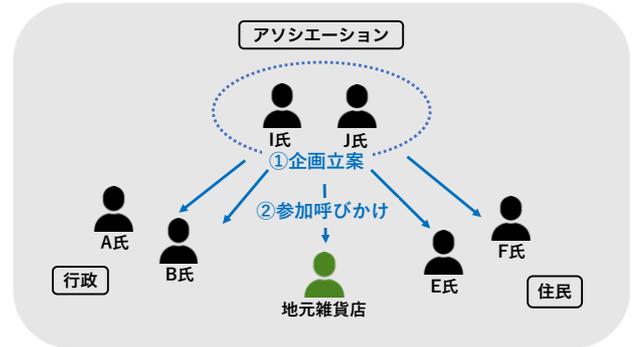


図-4 研究報告会の協働プロセス

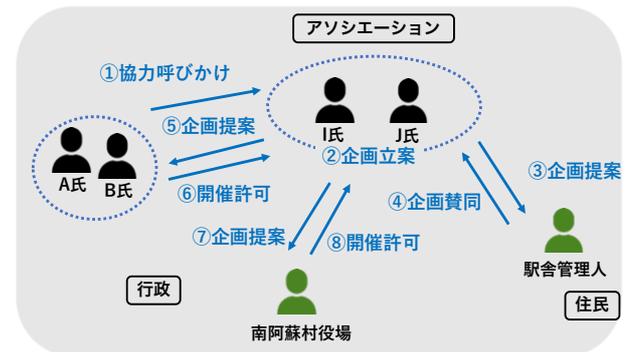


図-5 南阿蘇鉄道復活祭-4th STAGE-の協働プロセス

出てきた。I氏とJ氏はそのアイデアをもとに企画を検討し, 最終的に「人をつなぎ, 南鉄沿線の復興を応援する輪を広げることを目的とした」白水高原駅を活用したキャンプ企画が立案された。そこで, I氏とJ氏は, おたがいさま食堂と一緒に企画を検討し, 検討した企画をB氏, C氏に提案したところ, 2者から企画に賛同してもらい, 開催許可をもらった。しかし, G氏, H氏には「企画を提案することなく, 企画を打ち出していた」。それに対し, G氏, H氏は「おかしくない?どうなってるの?と疑問」を抱き, 「揉めたことから開催許可が危ぶまれた」。その後, 「それぞれの復興に対する思いや方向性について確認」し, 企画を検討した結果, I氏, J氏, G氏, H氏, おたがいさま食堂の5者と, 地元飲食店の応援でキャンプ企画を実施するに至った。イベント当日は, 「地元食材を使ったバーベキュー」や駅舎, 線路の清掃, 「全員が駅ホームに寝そべて」星空鑑賞などが行われた。

この活動を通して、主体間における「南阿蘇鉄道の復興や駅のあり方の考えを共有する」こと、南阿蘇鉄道沿線内外のつながりをつくること、駅の新しい活用を見出すことができた。また、G氏、H氏は「今までは横のつながりを全然意識してなかったけど、これが横のつながりを意識するきっかけになったかなり重要な出来事だった」と、つながり意識の変化が見られた。

以上の協働プロセスを、図-6に示した。

e) レイルフェスタ九州2017 (2017年10月)

B氏とC氏は、「地域の盛り上がりを作りたい」と考え、2017年10月に実施される「レイルフェスタ九州2017」の開催をI氏に知らせ、協力を呼びかけた。そこで、I氏は終着駅である中松駅での活動を立案した。その後、企画をE氏に提案したところ、E氏は「イベントがあることを知らず驚いた」が、企画に賛同した。I氏とE氏で打ち合わせを行い、最終的に「子供にもっと南阿蘇鉄道を好きになってもらうことを目的」に、I氏とE氏の2者と熊本大学の応援で催しを実施することになった。イベント当日は、「列車を待ってカメラでベストショットを撮る」列車撮影イベント、中松駅の駅舎掃除が行われた。

この活動を通して、列車を使った楽しみ方を見出した。

以上の協働プロセスを、図-7に示した。

f) 南阿蘇鉄道復活祭-5th STAGE- (2018年3月)

B氏とC氏は「全線復旧のためには継続した沿線地域の復旧・復興に対する盛り上がりが必要」と考え、I氏に対し、2018年3月に行われる南阿蘇鉄道全線復旧祈念イベント「南阿蘇鉄道復活祭-5th STAGE-」への協力をお願いした。そこで、I氏は「イベント会社によって既に企画されていたレールウォークに地元の人との交流の機会を加えることを提案」し、イベント会社と企画検討を重ねた結果、「今しかできない経験をしながら、南鉄の復興を多主体が一体となって応援することを目的に」中松駅から白水高原駅間のレールウォーク活動を立案した。そこで、I氏は「駅舎の人たちをつなげることが大切」と考え、E氏、G氏、H氏の3者に企画を提案したところ、E氏は「私にも復興のお手伝いができるなら」と、G氏、H氏は「私たちにできることならぜひ」と企画に賛同した。最終的にI氏、E氏、G氏、H氏の4者と熊本大学、地元住民の応援で、催しを実施するに至った。イベント当日は、「E氏のアイスブレイクでのお話」やG氏、H氏による「当日限定のしおりのプレゼントを加えた」レールウォーク活動を行った。

この活動を通して、駅舎管理人同士のつながりを含めた「多様な主体が一体となる機運づくり」や鉄道施設の新たな活用ができた。また、E氏は「この頃から駅舎同士の連帯意識みたいなのは持てました」とつながり意識での変化が見られた。

以上の協働プロセスを、図-8に示した。

g) ふるさと教育授業2018 (2018年7月～10月)

D氏は2018年4月に地域おこし協力隊として赴任

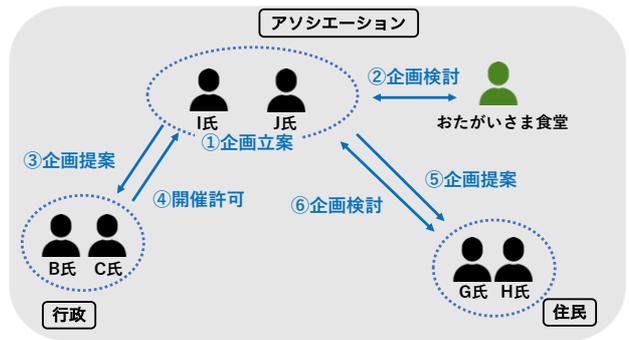


図-6 おたがいさま食堂駅キャンプの協働プロセス

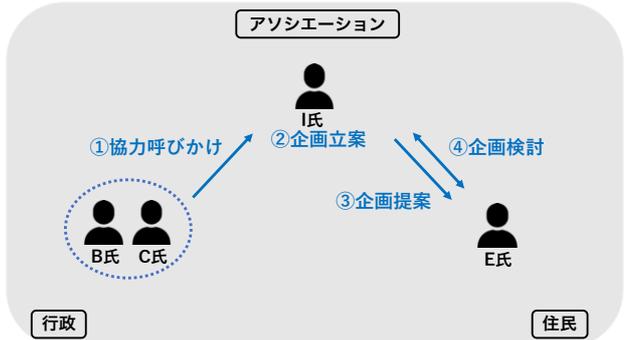


図-7 レイルフェスタ九州 2017 の協働プロセス

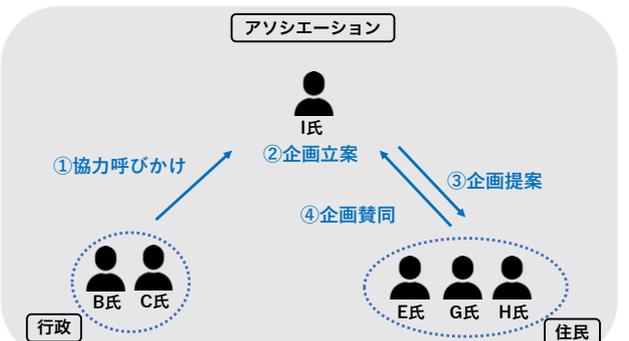


図-8 南阿蘇鉄道復活祭-5th STAGE-の協働プロセス

した後、「ヒアリング調査や南鉄関連資料を拝見して、南阿蘇鉄道の現状を把握した」上で、「全線復旧したのちにずっと愛されて、根付いて、定着していくような鉄道にしたい」と考えた。そこで、D氏は、「学生時代にふるさと教育を受けた経験」を踏まえ、「南阿蘇鉄道を知ること、南阿蘇鉄道と南阿蘇地域に愛着を持ってもらうことを大きな目的」とした小学生による車掌体験授業を立案した。そこで、D氏は「大学生と一緒にやれば楽しくなるのでは？」と考え、I氏に協力を求めたところ、I氏も「ふるさと教育はこれまでの経験から大切」と考え「実施を検討していた」ことから企画に賛同した。以降、D氏とI氏は企画検討を重ね、最終的には「地元の子供たちに南阿蘇鉄道と故郷への愛着を持つきっかけをつくること」を目的とすることを決めた。その後、D氏は高森町役場、高森中央小学校に企画を提案し、企画の承認をもらい、最終的にD氏、

I氏, K氏, 高森中央小学校と熊本大学の応援で活動を実施するに至った。授業は4回構成で行い, 「最終回で小学生が3回目までの授業で完成させたオリジナルガイド」を南阿蘇鉄道の列車にて車掌をしながら披露した。

この活動を通して, 地元小学校との新たなつながり, ふるさと教育における鉄道施設の新たな活用を見出すことができた。また, 「振り返りアンケートにより子供たちの南阿蘇地域に対する意識変化」がみられた。

以上の協働プロセスを, 図-9に示した。

h) 南鉄流しそうめん (2018年8月)

I氏は, 昨年のおたがいさま食堂駅キャンプを実施したことに対して「駅活用の1つであるこの活動は続けたい」と考え, 白水高原駅を活用した活動を立案した。そこで, I氏は, D氏, G氏, H氏, K氏, おたがいさま食堂, 地元飲食店と企画を検討したが, 「企画の初期段階ではメールのみのやりとりが多く, 考え方のズレが生じていた」ことから企画の中止が検討されていた。しかし, 「I氏やおたがいさま食堂が南阿蘇地域に向いて, お互いに直接話し合うようになった」ことで「思いや目的を共有が図られ」, 「南阿蘇鉄道や南阿蘇地域について知ってもらい, 思い出にすることを目的に」企画を実施する事が決定した。その後, I氏が決定した企画をB氏, C氏に提案したところ, B氏, C氏が企画に賛同し, 開催許可を出した。最終的に, I氏, D氏, G氏, H氏, K氏, おたがいさま食堂, 地元飲食店の5者と地元住民の方の応援で企画を実施するに至った。イベント当日は, 竹器づくりや「南阿蘇らしさや感じてもらう」水源水汲みレールウォーク, 流しそうめんなど行われた。

この活動を通して, 地元住民との新たなつながりを見出すことができた。また, I氏は「直接会って話し合うことの大切さを知ることができた」と意思疎通の大切さを学んだ。

以上の協働プロセスを, 図-10に示した。

i) 活動報告会 (2019年2月)

2019年2月, I氏, J氏, K氏は, 「I氏の研究報告とこれまで南阿蘇鉄道沿線で行われた活動を共有したい」という考えから, 研究報告会の企画を立案した。そこで, I氏, J氏, K氏は, 「これまでの南阿蘇鉄道沿線で行われてきた活動を報告してもらおう」と考え, D氏, おたがいさま食堂, 地元住民に「復興に関する活動報告をオファー」し, 承諾をもらった。その後, I氏, J氏, K氏は多くの南鉄沿線関係者に参加を呼びかけ, 高森町にあるWaterForestにて活動報告会を実施した。研究報告会では, はじめにI氏の研究発表と活動報告, D氏, おたがいさま食堂, 地元住民による活動報告が行われた。その際, 「熊本大学を卒業するI氏に変わり, K氏が新たな南鉄応援団団長として任命された。」その後, 懇親会にて, 参加者間での意見交換会が行われ, そこでは「『もっとコラボレーションした活動がしたい』などの意見」が多く出ていた。

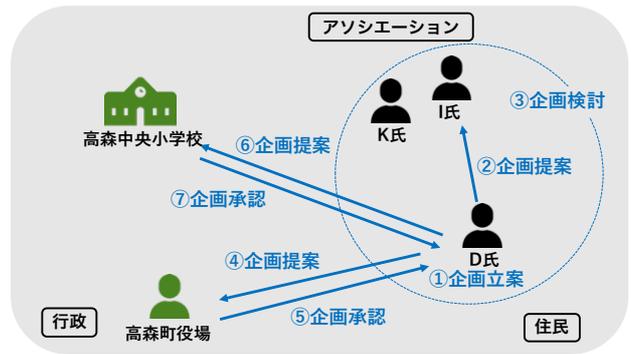


図-9 ふるさと教育授業 2018 の協働プロセス

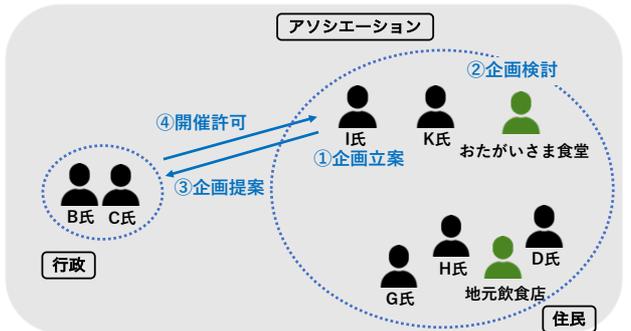


図-10 南鉄流しそうめんの協働プロセス

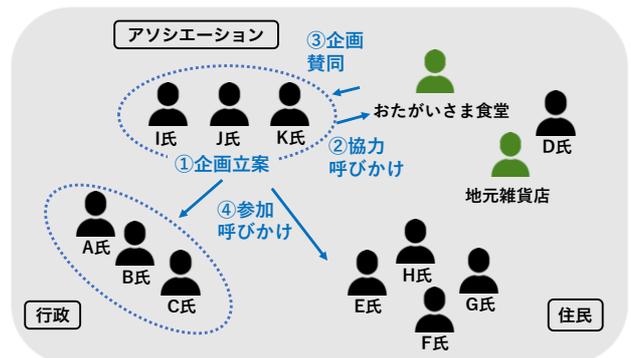


図-11 活動報告会の協働プロセス

この活動を通して, 南阿蘇鉄道沿線関係者はお互いの活動状況を把握することができた。また, この頃について, F氏は「皆さんの活動を知ることができて, 駅舎同士でも魅力のある駅を作りたいと思うようになった」, G氏, H氏は「今までは感覚としての思いだったけど, そこがはっきりと何か駅舎同士で足並み揃えてやりたいなっというのにはなった」, E氏は「駅舎が繋がっているっていうのは強みだと思ったので, その強みを生かすようにできたらなーとは思いました」と駅舎同士での協働に対する意欲の変化が見られた。

以上の協働プロセスを, 図-11に示した。

j) ふるさと教育授業2019 (2019年6月~10月)

D氏は, 「教育授業は全線復旧までは続けたい」考え, ふるさと教育授業を企画した。そこで, K氏に協力を求めたところ, K氏も「去年の車掌体験授業の成果がすごく良かったから引き続き継続していきたい」と考え, 企画に賛同した。以降, D氏とK

氏は企画検討を重ね、最終的には昨年度の車掌体験授業と同様に、「地元の子供たちに南阿蘇鉄道と故郷への愛着を持つきっかけをつくること」を目的に企画した。その後、D氏は高森役場、高森中央小学校、高森東学園に企画を提案し、企画の承認をもらい、最終的にD氏、K氏、高森中央小学校、高森東学園と熊本大学の応援で活動を実施するに至った。授業は高森中小学校が4回で行い、「小学生が自ら作ったオリジナルガイド」を南阿蘇鉄道の列車にて車掌をしながら披露した。

この活動を通して「授業後のアンケート結果から、子供たちの場所愛着の醸成や故郷への自負の形成」があった。以上の協働プロセスを図-12に示した。

k) 南鉄食堂 (2019年8月)

K氏は「南鉄応援団長になったからには、I氏の活動は引き続きやっていきたい」と考え、白水高原駅を活用した企画を立案した。そこで、K氏は、G氏、H氏、おたがいさま食堂、地元飲食店、地元ゲストハウスと企画を検討し、「みんなでいただきます」という共食イベントを通して、「一緒に南鉄を応援する輪を広げるきっかけをつくることを目的に」企画の実施を決定した。その後、K氏が決定した企画をB氏、C氏に提案したところ、B氏、C氏が企画に賛同し、開催許可を出した。最終的にK氏、G氏、H氏、おたがいさま食堂、地元飲食店、地元ゲストハウスの5者と地元住民の応援で企画を実施するに至った。イベント当日は、「南阿蘇の資源を鉄道とセットで楽しむ」レールウォークや流しそうめんが行われた。

以上の協働プロセスを図-13に示した。

l) ふるさと教育授業2020 (2020年10月~11月)

D氏は、ふるさと教育授業を「全線復旧までは続けたい」と考え、昨年に引き続き企画した。そこで、K氏に協力を求めたところ、K氏も企画に賛同した。以降、D氏とK氏は企画検討を重ね、最終的には昨年度の車掌体験授業と同様に、「地元の子供たちに南阿蘇鉄道と故郷への愛着を持つきっかけをつくること」を目的に企画した。その後、D氏は高森役場、南阿蘇役場、高森中央小学校、久木野小学校に企画を提案し、企画の承認をもらい、最終的にD氏、I氏、K氏、高森中央小学校、久木野小学校と熊本大学の応援で活動を実施するに至った。授業は高森中小学校が4回構成で行い、「小学生が自ら作ったオリジナルガイド」を南阿蘇鉄道の列車にて車掌をしながら披露した。また、久木野小学校では1回構成で、列車の乗車体験を行なった。

以上の協働プロセスを図-14に示した。

m) まとめ

本節では、共有されたa)~l)の12個の活動の協働プロセスについて分析した。その結果、活動ごとで協働主体が異なっており、同主体でも活動ごとで働きが異なっていた。また、主体間の共助などによる役割分担がなされていた。以上より、南阿蘇鉄道沿線の復興まちづくりで共有された活動は、多様な主体が多面的に関わっていることが明らかになった。

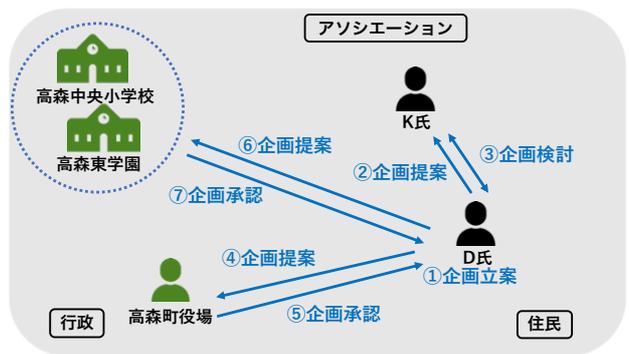


図-12 ふるさと教育授業 2019 の協働プロセス

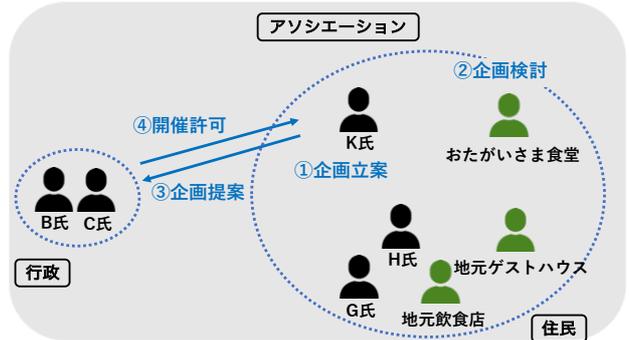


図-13 南鉄食堂の協働プロセス

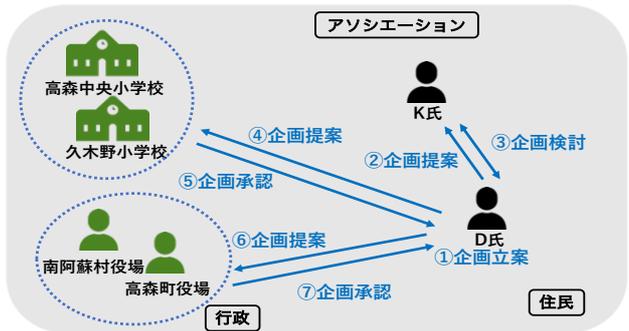


図-14 ふるさと教育授業 2020 の協働プロセス

(3) 協働プロセスの変化の特徴に関する分析

各活動のステークホルダー分析を行い、それぞれの活動目的、手段、協力者を考慮し、協働プロセスを可視化したことで、以下の特徴を見出すことができた。

a) 協働の常態化

震災前について、A氏は当時を振り返り「南鉄沿線に関わる人同士で連携する必要がなかったからね、今までは。だけど、みんなで一緒っていうのも無かったよね」と話しており、I氏も「地震の前までは、沿線の人たちは今まで連携する必要がなかったんだよね」と話した。また、研究報告会（2017年2月）では、報告会の参加者の意見として、「南阿蘇鉄道全線復旧への思いがあっても連携することが難しいという意見多くが出た」と、多くの参加者が南鉄沿線関係者同士の連携、協働が難しいことを実感していた。このように、震災前は南阿蘇鉄道沿線関係者間における連携や協働の必要性を感じておらず、震

災から1年ほどは連携や協働が困難な状況であったことが分かった。

南阿蘇鉄道復活祭-1st STAGE- (2017年4月) では、D氏は「当時は役場同士の連携があまりなく、開催許可をもらうのに苦労した」と話した。また、おたがいさま食堂駅キャンプ (2017年9月) では、D氏、G氏が企画を打ち出し後の提案に対し疑問を抱き「揉めたことから開催許可が危ぶまれた」と、企画提案過程におけるいざこざがあった。さらに、南鉄流しそうめん (2018年8月) では、「企画の初期段階ではメールのみのやりとりが多く、考え方のズレが生じていた」ことから企画の中止が検討されていた。このように復興まちづくりの当初は、協働が上手くいっておらず、模索的な状態であったことが分かった。その後の共有された活動を時系列的に追っていくと、南鉄食堂 (2019年8月) では、G、H氏は「去年とは違って、みんなで検討して比較的スムーズに」と話したように、協働過程における主体間のやりとりが円滑に行われていた。

以上から、震災前は主体間の連携がほとんどない状態から、共有された活動において協働が模索的に行われ、次第に協働が状態化していることが言える。

b) 協働体制の変化

研究報告会(2017年2月)では、I氏、J氏は沿線関係者同士のつながりを作るという考えから、研究報告会の企画を立案した。南阿蘇鉄道復活祭-4th STAGE- (2017年4月) では、一体感の醸成を目的の1つとして活動した。おたがいさま食堂駅キャンプ (2017年9月) では、人を繋ぎ、南鉄沿線の復興を応援する輪を広げることを目的に活動した。このように、復興まちづくりの当初は、つながりづくりや一体感の醸成など、連携自体を目的とした活動が多数行われていた。

南阿蘇鉄道復活祭-5th STAGE- (2018年3月) では、「南鉄の復興を多主体が一体となって応援すること」を目的として活動した。南鉄流しそうめん (2018年8月) では、「南阿蘇鉄道や南阿蘇地域について知ってもらい、思い出にすること」を目的に活動を行った。また、ふるさと教育授業2018 (2018年7月～10月) では「地元の子供たちに南阿蘇鉄道と故郷への愛着を持つきっかけをつくること」を目的として行なった。活動報告会 (2019年3月) では、I氏、J氏、K氏は南阿蘇鉄道沿線地域における活動を関係者同士で共有することを目的として企画した。このように、復興まちづくりにおける活動を重ねていく中で、連携自体ではなく、連携を手段とした目的を持った活動が多く行われていた。

以上から、連携自体を目的とした活動から、連携を活かした活動へと、協働のあり方が変化していると言える。

c) 主体間の認知の変化

A氏やB氏、C氏の役場職員は、南阿蘇鉄道のイベントの主催者として、駅舎管理人などと協力してイベント運営をしていた。その中でC氏は「E氏はお菓子づくりが得意だから、おかし配布の協力を

依頼してた」と、E氏の個人の強みを認知したことから、イベントへの協力を依頼した。また、B氏は「駅舎の人はすごく個性的な人が多いよね。だから、今後はそこを活かしたら面白いなーとは思ってる」と、駅舎管理人の個性を認知した上で、今後の協働意欲を示した。

駅舎管理人であるE氏、F氏、G氏、H氏は駅舎管理人同士や、行政、アソシエーションとの協働を多く行っていた。E氏は「F氏とはいろんなところで一緒にイベントをしたりして。やっぱり、ああいうガツガツいってくれる人がいるのはいいですね」と協働をやっている中でF氏の個性を認知していた。

G、H氏はスタンプラリーなどの駅舎同士の関わり合いについて語る中で「F氏みたいな引っ張ってくれる存在はありがたい」と、F氏のリーダーシップについて話した。F氏は「フォトコンテストをするときもG氏、H氏がいたからこそできた。G氏、H氏のデザインのスキルがあってこそだね」と協働を通して、G氏、H氏の長所について認識していた。

以上のように、復興まちづくりにおける関わり合いを通じて、主体間の互いの認知に変化があったと言える。

d) つながりに対する捉え方の変化

復興まちづくりの過程のなかで、G、H氏は「I氏たちがきてない時は横のつながりを全然意識してなくて」と当初はつながり意識はなかったが、「横のつながりっていうのを意識してた」と協働を行う中でつながりに対する意識変化があった。さらに、「今までは感覚としての思いだったけど、そこがはっきりと何か足並み揃えてやりたいなーっていうのにはなった」と、駅舎同士での協働に対する願望が語られたと同時に、「まだ駅舎同士での足並みっていうのはそろってないね」と願望の視点から現状を見つめた語りがあった。

E氏は「最初は自分のことで精一杯だった」と語っていたが、「明確ではないんですけど、駅舎同士でっていう視野の広がりみたいなのがあって」とつながりに関する視野が広がっていた。また、「報告会は駅舎同士が集まる機会であって。そういったので、駅舎が繋がっているっていうのは強みだと思ったので、その強みを生かすようにできたらなーって」と駅舎同士での協働に対する願望が芽生えたことが分かった。さらに、「駅舎同士のつながりは今のところまだ弱いんですよ」と願望の視点から現状を見つめた語りがあった。

F氏は全線復旧の方針が決定した後、「南鉄の復旧・復興は南鉄に任せて、僕たち駅舎同士は横のつながりをつないでいく」という、駅舎同士でのつながり作りに対する意思が芽生えたことが分かった。また、「魅力的な駅と思ってもらえるように僕たちが土台を立て直す」という駅舎同士での協働に対する語りがあった直後に、「これからっていうところで、今はまだその過程だね」と願望の視点から現状を見つめた語りがあった。

以上のように、復興まちづくりの過程において、主体同士のつながりに関する意識醸成がみられ、そのつながりに関する現状の把握と協同に対する願望の対比があったと言える。

(4) まとめ

本章では復興まちづくりにおける協働に関する分析をした。南阿蘇鉄道の復興まちづくりにおける協働の中で、多様な主体が多面的に関わることで、協働の実態に変化が生まれ、その変化の中で主体間がつながり意識、つまり、共同体意識を醸成したことから、つながりに関する現状の把握と協同に対する願望の対比、つまり、協同体としての共通のビジョンを持てたと考えられる。

5 おわりに

(1) 研究の結論

本研究では、熊本地震によって被災した南阿蘇鉄道沿線の復興まちづくりにおける実態を明らかにするために、多主体間の協働に着目して分析した。

研究の結果、南阿蘇鉄道沿線において、震災以前は主体同士の共同活動や連携がほとんどなく、つながりの意識が薄かった状態から、好転的な変化を伴った継続的な協働が行われていく中で、共同体意識を実感することができ、協同体としての共通のビジョンが形成されていく過程が明らかになった。

(2) 今後の展望

本研究では、南阿蘇鉄道沿線における復興まちづくりの実態を多主体の協働に着目して分析を行い、協同体としての共通のビジョンが形成されていく過程を明らかにした。今後は、この形成された共通のビジョンが、これからの南阿蘇鉄道沿線のまちづく

りに関してどのような役割を果たしていくのかをアクションリサーチとして明らかにしていく必要がある。

謝辞

本研究を進めるにあたり、調査にご協力頂いた南阿蘇鉄道沿線関係者の皆さまに感謝の意を表す。

参考文献

- 1) 松本清悟, 野嶋慎二, 塚本雅則: 持続的なまちづくりと連動した街並み景観形成に関する研究—滋賀県近江八幡市の事例より—, 日本建築学会計画系論文集, No.565, pp.193-200, 2003
- 2) 佐野淳也: 宮城県女川町の復興プロセスにおけるまちづくり生態系, 同志社政策科学研究, Vol.21, No.1, pp.1-17, 2019
- 3) 佐藤郁哉: 質的データ分析方法—原理・方法・実践, 新曜社, 2008
- 4) 矢守克也: アクションリサーチ・イン・アクション, 新曜社, 2018
- 5) 中神賢人, 後藤春彦, 田口太郎, 山崎義人: 口述史調査記録のデータベースシステムの開発に関する研究—まちづくり・オーラルヒストリーを事例として, 日本建築学会技術報告集 10 巻 20 号 301-306, 2004.
- 6) 松本暢子, 加藤仁美, 小川美由紀: 東日本大震災における復興まちづくりのプロセスに関する考察-福島県いわき市豊間地区のふるさと復興協議会の活動とその支援-, 都市計画論文集, Vol.48, No.3, pp.699-704, 2013
- 7) 清水奨伍: 復興期における鉄道を基軸とした地域形成に関する研究, 熊本大学自然科学研究科社会環境工学専攻平成 30 年度修士論文, 2008
- 8) 高森町, 南阿蘇村, 熊本県: 南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画, 2018

(Received March 7, 2021)

(Accepted)

STUDY ON THE TRIAL-AND-ERROR PROCESS OF COMMUNITY DEVELOPMENT IN RECOVERING ALONG MINAMIASO RAILWAY

Hiroki TAKEHARA and Naoto TANAKA

In recent years, many issues have become apparent in community development, such as the lack of leaders, the limits of government dependence, and the sustainability of community development activities. During recovery from a disaster, local issues from before the disaster are accelerated and diverse issues must be addressed and resolved. The area along the Minamiaso railways is undergoing reconstruction and recovering from the damage caused by the Kumamoto earthquake that occurred in April, 2016. The purpose of this study is to clarify the trial-and-error process of community development in recovering along the Minamiaso Railway. We conducted an oral history survey of the people involved along the Minamiaso rail, and organized the activities of the reconstruction town planning. For this purpose, an oral history survey of the stakeholders involved along the Minamiaso railways are conducted. And their activities in the reconstruction and recovery has been summarized. Then, it was analyzed the collaboration process in sharing activities. As a result, it became clear that a common vision in the community was formed in the process of collaboration with positive change along the Minamiaso railroad line.